HbFHH Auf dem Weg zum neuen Hauptbahnhof Hamburg

RAHMENPLAN HAMBURGER HAUPTBAHNHOF

AUSWERTUNG DER BÜRGERBETEILIGUNG PHASE 1 (DIGITAL UND ANALOG)

Worum geht es?

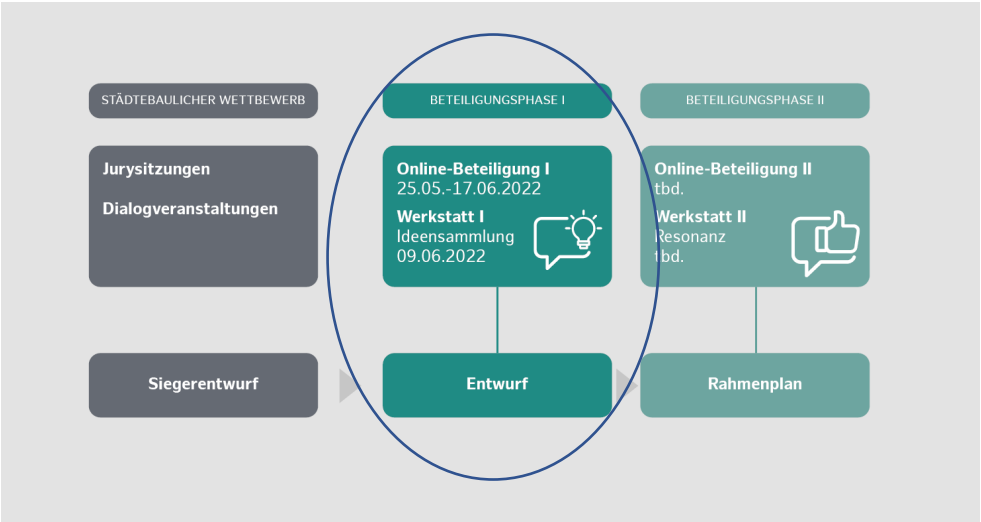
Der Hamburger Hauptbahnhof ist Knotenpunkt für ganz Norddeutschland. Die bereits hohe Belastung wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen und den Hauptbahnhof in seinem jetzigen Zustand über die Belastungsgrenzen hinaus beanspruchen. Eine bauliche Erweiterung ist daher dringend nötig.

In 2021 führten die Freie und Hansestadt Hamburg im Einvernehmen mit DB Station & Service AG einen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb durch, der sowohl in der Vorbereitung als auch in der Durchführung von der Hamburger Öffentlichkeit begleitet wurde. Als Sieger des Wettbewerbsverfahrens hat sich der Entwurf von bof Architekten mit den Landschaftsarchitekten hutterreimann durchgesetzt.

Auf Grundlage des Siegerentwurfes werden die Planer:innen bis Ende 2022 einen Rahmenplan für das Umfeld des Hauptbahnhofs erarbeiten. Damit diese Planungen gelingen, soll dieses Beteiligungsverfahren als konstruktiver und produktiver Austausch zwischen interessierten Hamburger:innen und den zuständigen Planer:innen genutzt werden.

Was passiert mit den Ergebnissen?

Die Ergebnisse aus der ersten Beteiligungsphase werden gesammelt, aufbereitet und den Planer:innen übergeben. Die Büros bof Architekten mit den Landschaftsarchitekten hutterreimann werden dann die einzelnen Punkte und Bereiche auf ihre Umsetzbarkeit prüfen und Impulse aus der Beteiligung für die erste Überarbeitung des Siegerentwurfes nutzen. Während einer zweiten Beteiligungsphase können die Überarbeitungen kommentiert werden. Das Feedback fließt wiederum in die Rahmenplanung ein, die Ende 2022 finalisiert werden soll.



Neben der Planungswerkstatt am 9. Juni bot eine begleitende Online-Beteiligung über DIPAS Bürgerinnen und Bürgern vom 25. Mai bis 20. Juni 2022 die Möglichkeit, ihre Anregungen und Kritik zum Umfeld des Hauptbahnhofs einzubringen und auf einer Karte zu verorten.
Die vorliegende Auswertung bildet die Ergebnisse aus der Planungswerkstatt am 9. Juni sowie der Online-Beteiligung ab.

Das Gebiet:

Abbildung 1: büro luchterhandt & Partner Luchterhandt Senger Witt Stadtplaner

Die Zahlen:

- 123 Online-Beiträge
- 105 Kommentare zu den Beiträgen
- 154 Beiträge in der Planungswerkstatt (9. Juni)
- 2 Beiträge über E-Mail eingereicht

Die Online-Beteiligung:

Beteiligungszeitraum Phase I (Ideensammlung) 25.05.2022-20.06.2022 (4 Wochen)

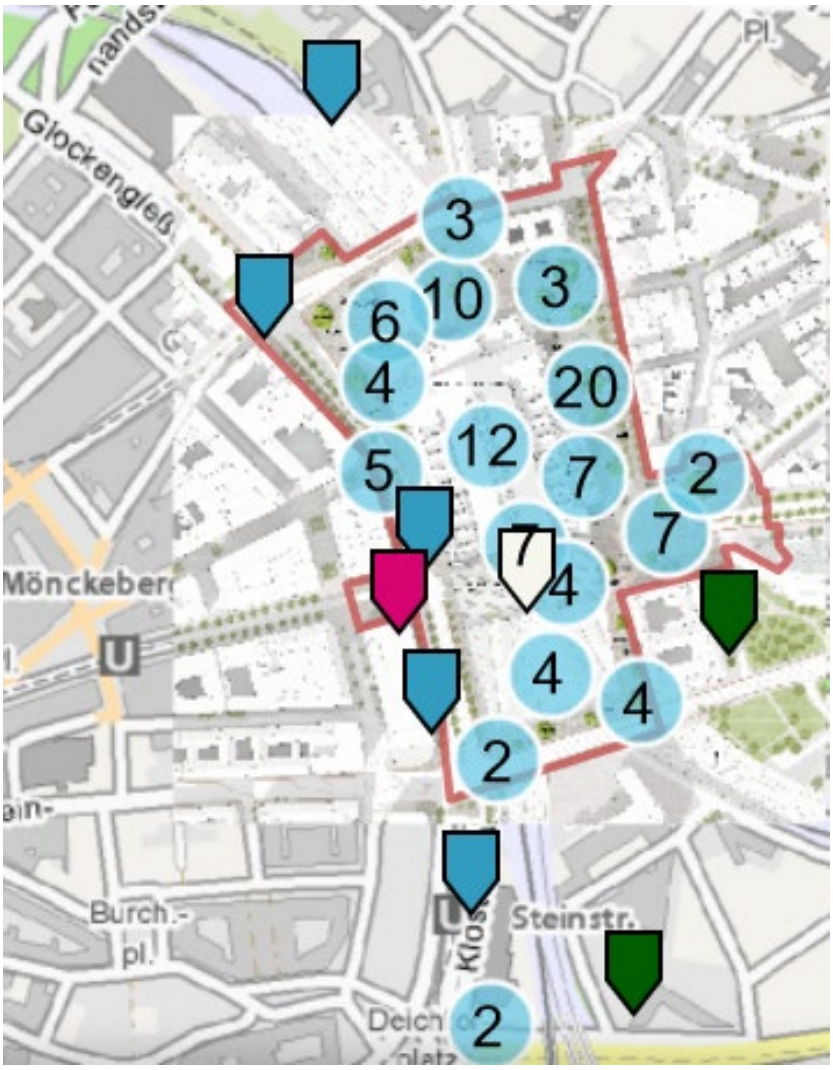
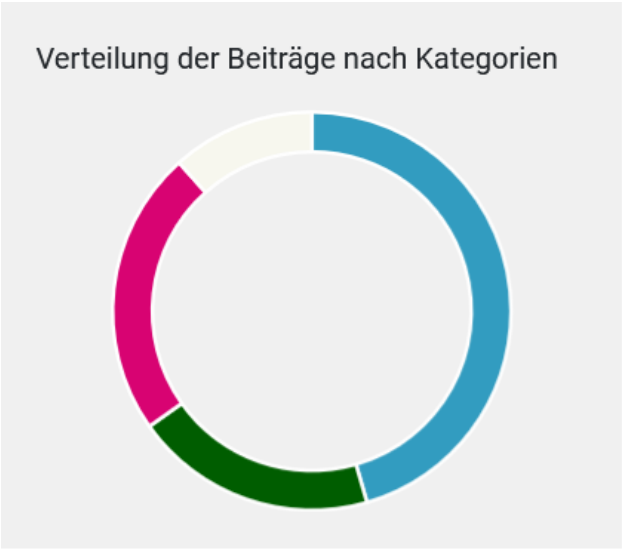


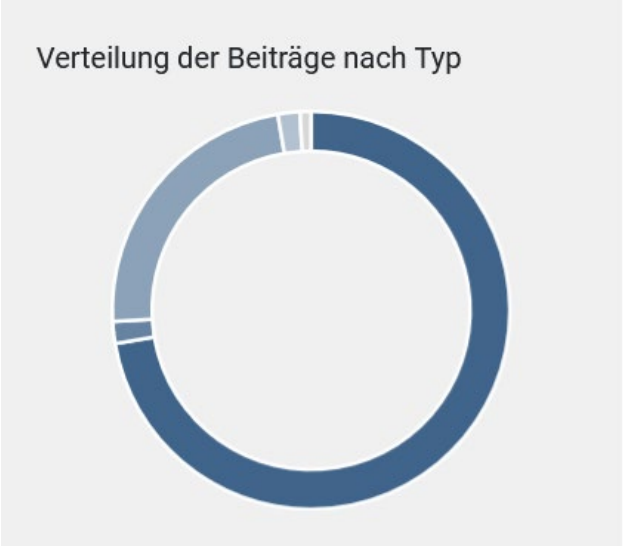
Abbildung 2: DIPAS, https://hauptbahnhof.beteiligung.hamburg/dipas/#/contributionmap



- 45,5% Verkehr und Wegeführung (blau)
- 23,3% Nutzung und Soziales (violett)
- 19,6% Freiraum und Grün (grün)
- 11,6% Sonstiges (grau)

Von rechts nach links

- 72,3% Idee
- 1,8% Sonstiges
- 23,2% Kritik
- 1,8% Frage
- 0,9% ohne Zuordnung



Die meisten Beiträge in der Online-Beteiligung zählen zu der Kategorie „Verkehr und Wegeführung“ (45,5%). Viele der Anregungen setzen sich mit der Rolle des Autos in den Planungen auseinander (u.A. weniger Platz für motorisierten Individualverkehr, autofreie Straßen) und wünschen sich eine zukunftsfähige Planung, die Konzepte wie Kiss & Ride, Car- und Bike-Sharing noch mehr betont. Ähnlich häufig werden auch Belange des Radfahrens genannt, z.B. konkrete Hinweise zur Optimierung der aktuellen Radwegführung (Brücke über die Gleise im Süden), Wünsche an breitere Radwege oder sogar die Umwidmung des Glockengießerwall in eine Fahrradstraße. Die Kategorie „Nutzung und Soziales“ stellt 23,3 % der Beiträge. Häufige Themen in dieser Kategorie sind Vorschläge für die Nutzung der Plätze (Sportgeräte installieren, kostenlose Toiletten, mehr Sitzmöglichkeiten), aber auch sich gegenüberstehende Beiträge zum Umgang und zur Verantwortung für Obdachlose und Menschen in prekären Lebenslagen (Anlaufstelle schaffen auf der einen, neues Sicherheitskonzept mit Alkoholverbot auf der anderen Seite). Mit 19,6% folgt die Kategorie „Freiraum und Grün“. Das Querschnittsthema Klimawandel taucht auch in den vorangegangenen Kategorien auf, wird hier aber konkreter benannt, wenn größere Grünräume gefordert werden und nach der Einplanung von Versickerungsflächen und Schatten gefragt wird. In dieser Kategorie finden sich außerdem Hinweise auf Sichtachsen und dem Wunsch nach einer klareren Definition der einzelnen Plätze im HBF-Umfeld. Die Kategorie „Sonstiges“ (11,6%) vereint Beiträge ohne klare Zuordnung und enthält z.B. Hinweise zum Denkmalschutz, Maßnahmen gegen Vogelschlag oder grundsätzliche Äußerungen zu den Planungen.
Der mit neun Kommentaren am stärksten diskutierte Beitrag behandelt die Rolle des Autoverkehrs in den Planungen und wird dementsprechend in der Kategorie Verkehr und Wegeführung geführt. Hier ist der Wunsch nach mehr Aufmerksamkeit für Autofahrer*innen Ausgangspunkt für eine Debatte über die Rolle des PKW für den Einzelhandel, der KFZ-Steuer für die Finanzierung von Projekten oder der Möglichkeiten, auf die Nutzung eines eigenen Autos zu verzichten. Das Stimmungsbild (1 Daumen hoch – 5 Daumen runter) entspricht dabei dem Tenor thematisch verwandter Beiträge, die sich weniger motorisierten Individualverkehr und zukunftsfähige Mobilitätskonzepte wie Kiss & Ride oder Car-Sharing wünschen.

Die meiste Zustimmung erhielt mit fünf Daumen hoch ein Beitrag mit dem Wunsch nach mehr öffentlichen, kostenlosen Toiletten (Nutzung & Soziales) in der Umgebung von Modul C. Mit vier positiven Bewertungen sowie vier Kommentaren folgt ein Beitrag, der sich für eine Vergrößerung der Grünflächen und eine Reduktion des Versiegelungsgrades im gesamten Rahmengebiet ausspricht (Freiraum und Grün), was positiv aufgenommen wird, allerdings mit dem Hinweis, dass die Gestaltung des Freiraums auch die störungsfreie Fortbewegung der Nutzer:innen des HBF berücksichtigen sollte.

Die Planungswerkstatt am 9. Juni 2022 in der Hamburger Kunsthalle

Eingeleitet von Grußworten des Oberbaudirektors Franz-Josef Höing sowie Martin Huber, Leiter des Amts für Verkehr, die die Relevanz des Planungsvorhabens aus städtebaulicher und verkehrlicher Perspektive einordneten, sowie der Vorstellung des Prozesses zur Erstellung eines Rahmenplans durch Armin Daum, verantwortlicher Projektleiter bei der ReGe Hamburg, stellten Barbara Hutter (Landschaftsarchitekten hutterreimann) und Ole Flemming (bof Architekten) ihre Ideen aus dem Siegerentwurf zur Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofes vor. Anschließend waren die rund 120 Teilnehmenden dazu aufgefordert an 6 Stationen ihre Ideen zum Umfeld des Hamburger Hauptbahnhofes einzubringen und mit den dort bereit stehenden Planer*innen der Architekturbüros ins Gespräch zu kommen. Die Ergebnisse aus den Gruppen wurden anschließend im Plenum von Moderator Dr. Maik Bohne bei den Moderator*innen und Planer*innen zu den Teilbereichen eingesammelt.

Abbildung 3-5: Planungswerkstatt HBF, © SUPERURBAN für ReGe

Ergebnisse der Planungswerkstatt und Online-Beteiligung (DIPAS) nach Teilbereichen

Die Ergebnisse werden sortiert nach den Teilbereichen 1 bis 5, der Interimslösung und der übergeordneten Kategorie „Allgemeine Anmerkungen“. Innerhalb der einzelnen Teilbereiche werden die Kategorien einheitlich alphabetisch aufgeführt. Die Beiträge werden für eine bessere Lesbarkeit auf ihre Kernaussagen reduziert, ihre Verortung verbalisiert und wenn möglich bei Mehrfachnennung zusammengefasst oder nach Themen geordnet. Eine Überschneidung oder Mehrfachnennung kann vorkommen, da die Zuordnung der Beiträge durch Teilnehmer:innen selbst vorgenommen wurde, was weitestgehend beibehalten wird. Eine Hierarchisierung erfolgt wo möglich über die Anzahl der Nennungen – Fragen an die Planer*innen schließen jeweils die Teilbereiche ab. Beiträge, die sich nicht explizit an einen Teilbereich richten, sind in der Kategorie „Allgemeine Anmerkungen“ geführt.

TEILBEREICH 1

#01 Übergang City - Kunstmeile – Glockengießerwall

Den Schwerpunkt der Beiträge für Teilbereich 1 bildet die Kategorie „Verkehr und Wegeführung“. Gleich sieben Mal sprechen sich Teilnehmende dafür aus, den Glockengießerwall autofrei zu gestalten und

daraus eine Fahrradstraße zu machen. Generell beschäftigen sich viele Beiträge mit dem Thema Fahrrad und fordern weitere Abstellmöglichkeiten oder breitere Fahrradwege. Weitere Beiträge setzen sich mit der Freiraumgestaltung (Bäume ja, aber bitte auf Sichtachsen achten) oder der Belebung des nördlichen Bahnhofvorplatzes auseinander.

Freiraum & Grün

- mehr öffentliche und halböffentliche Sitzmöglichkeiten
- Bäume dürfen Sichtachsen nicht verstellen (z.B. in Richtung Spitaler Straße)

Nutzung und Soziales

- Gastronomisches Angebot am Fahrradparkhaus: Ganz-Jahres-Angebot mittlerer Preisklasse zur Belebung des Platzes
- Bunker am HBF für soziale Einrichtungen nutzen und durch gastronomische Nutzung aufwerten
- überdachte Anbindung der Bus-Haltestelle Glockengießerwall zum HBF

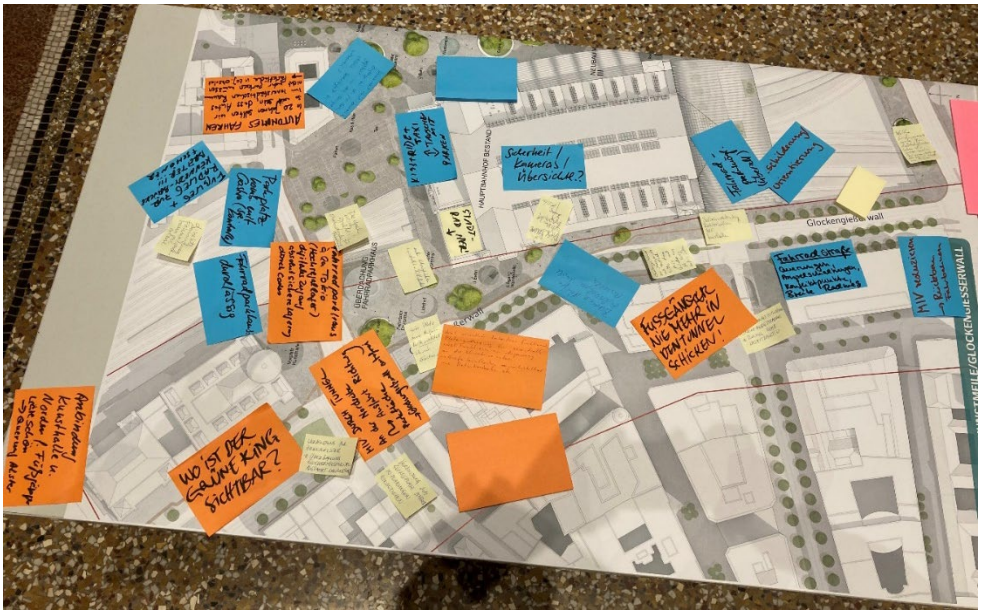
Verkehr und Wegeführungen

- Bereich Glockengießerwall
    - Glockengießerwall autofrei bzw. als Fahrradstraße planen (7 x genannt)
    - Kreuzung Glockengießerwall – Ernst-Merck-Straße umgestalten mit neuer Ampelschaltung und weniger Platz für MIV (2 x genannt)
    - Fahrradweg Glockengießerwall auf die Straße verlegen
- Thema Fahrrad
    - flächendeckende Fahrradparkmöglichkeiten
    - Stadtrad-Station vor der Nord-West-Ecke des HBF-Gebäudes
    - Fahrradparkhaus á la Tokio (Hochregallager) mit digitalem Zugang
    - Fahrradparkhaus durchlässig gestalten
    - direkte Anbindung vom Fahrradparkhaus an die Gleise
    - Radverkehrsführung Nord-Süd-Achse (Glockengießerwall) -> Verlängerung der Veloroute
- Steintorwall auto- und busfrei machen – Nutzung nur noch durch Fußgänger und Radfahrer, frei gewordene Flächen begrünen und als Freiraum nutzen.
- Fußweg und Radweg Richtung Kennedy-Brücke breiter und schöner gestalten

- Grünen Ring durch Verbindung zur Binnenalster sichtbar machen, Vorschlag: Überbauung Glockengießerwall Ausfahrt Wallringtunnel
- Anbindung von Kunsthalle und Nordseite des HBFs für Fußgänger wäre schön -> Querung zur Alster
- Platz an der Nordseite zwischen HBF, Glockengießerwall und Hamburger Kunsthalle ohne Aufenthaltsqualität. Wunsch: Gastronomie oder Nutzung für essentielle ökologische Funktionen zur Anpassung an die Klimakrise nutzen. Große Grünflächen am Lichthof wie Retentionsbecken etc.
- neue Zugangssituation Mönckebergstraße schaffen -> Unterführung sehr unattraktiv
- Verbindung zum Georgsplatz (Richtung Innenstadt) stärker in Planungen einbeziehen
- U-Bahn Zugang zur Station HBF Nord direkt aus dem Gebäude des HBF / Unterführung zur Spitaler Str.
- Seilbahnverbindung Deichtorhallen, HBF, Kunsthalle

Fragen:

- Inwieweit sind zusätzliche Zugänge zu U-/S-Bahn geplant, um die Fahrgastströme bestmöglich zu entzerren?
- Autonomes fahren und zukünftige Mobilität (in 20 Jahren) antizipieren - sind Parkflächen dann noch in dem Umfang notwendig?
- Welche „Leistungsmerkmale" für die Bahnhofsnutzer haben die grünen Inseln bei einer Nutzung von täglich knapp einer Millionen Menschen?



TEILBEREICH 2

#02 Überdeckelung Norden

Für Teilbereich 2 nutzen viele Beiträge die geplante Überdeckelung als Grundlage für ihre Ideen, z.B. der Einplanung weiterer Bäume im Parkplatz-Bereich oder der Schaffung zusätzlicher Ein- und Ausgänge zu den U- und S-Bahnsteigen. Die verkehrliche Anbindung des Parkplatzes spielt hier eine ebenso große Rolle wie konkrete Vorschläge zur zukünftigen Mobilität. So wird auffallend häufig die Verortung eines Car-Sharing Standortes vor der nord-westlichen Ecke der Wandelhalle vorgeschlagen (6 Beiträge).

Freiraum & Grün

- Parkplatz-Bereich
    - mehr Bäume auf Parkplatz (3x genannt)
    - Sichtbeziehungen wichtig als „Vorplatz für Kunsthalle“
    - Spielgeräte und Wasserelemente nutzen
    - Parkplatzbereich ist zu klein
- Gleisanlagen überdachen (2 x genannt)

- größere Grünflächen und mehr Harmonisierung mit Laufwegen

Nutzung und Soziales

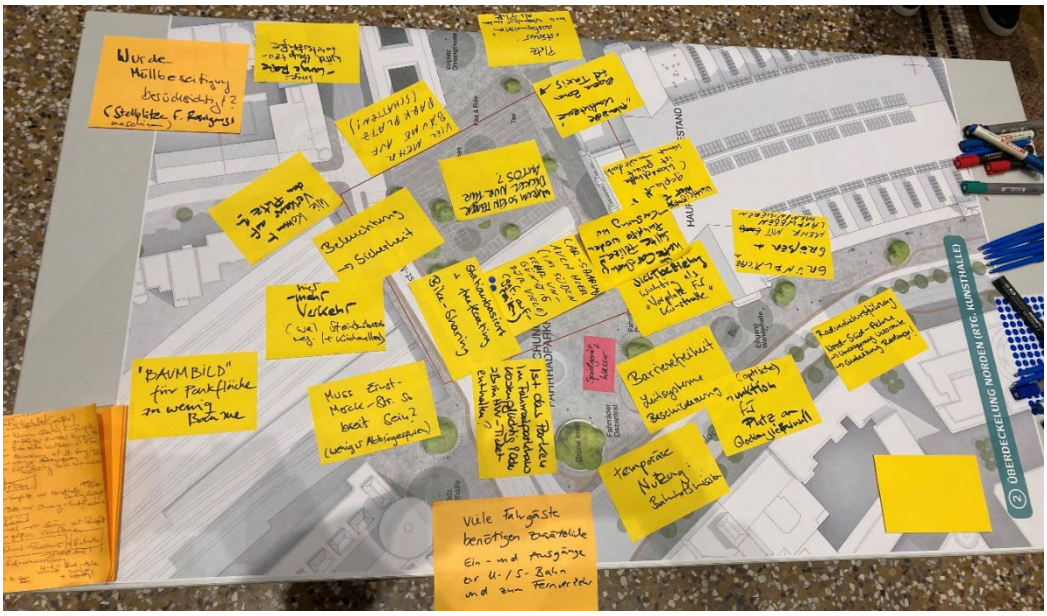
- Ruhebereiche einplanen
- Gastronomie der Wandelhalle übergangsweise nach Norden öffnen

Verkehr und Wegeführungen

- zusätzliche Ein- und Ausgänge zur U-/ und S-Bahn und zum Fernverkehr (3x genannt)
- Parkplatz-Bereich
    - Anbindung des Parkplatzes durchdenken (3 x Nennungen); Sorge: wird die Lange Reihe Hauptzufahrtstraße?
    - Eigene Zonen für Taxis zur Vermeidung von Nutzungskonflikten im östlichen Parkplatz Bereich
- Carsharing
    - Carsharing an der nord-westlichen Ecke der Wandelhalle platzieren (Positionieren im Nordwesten 6x genannt)
    - jetziger Carsharing-Standort als Polizei-Parkplatz nutzen
    - größeren Bereich für Car-Sharing - auch im Bereich „Parken“ einplanen.
- Kiss & Ride- und Taxi-Bereich (östlicher Parkplatz-Bereich) mit Parkzone tauschen
- zusätzliche Kiss & Ride Standorte am Glockengießerwall und dem MKG
- Radweg-Querung in beide Richtungen über den Platz (Ost-West / Nord-Süd)
- Übergang Ernst-Merck-Straße Ecke Holzdamm für Fahrräder optimieren
- Stellplätze für (Elektro-)Roller und Motorräder einplanen

Fragen:

- Wurde die Müllbeseitigung berücksichtigt? (Stellplätze f. Reinigungsmaschinen)
- Warum so ein teurer Deckel nur für Autos?



TEILBEREICH 3

#03 Steintorplatz - Heidi-Kabel-Platz - Hachmannplatz – Kirchenallee

Teilbereich 3 zeigt die höchste Dichte an Beiträgen und Ideen. Gleich sechs Beiträge werden im Bereich Freiraum und Grün mehrfach genannt. So wünschen sich zum Beispiel je drei Beiträge, dass die Identitäten der drei Plätze (Steintorplatz - Heidi-Kabel-Platz – Hachmannplatz) deutlicher ausgestaltet werden, es Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Bezahlung gibt und Trinkwasser in Form von Brunnen oder Spendern eingeplant werden. In der Kategorie Verkehr und Wegeführung ist die Anbindung des südlichen Bereiches mit ZOB und MKG ein wesentlicher Aspekt, es werden aber auch neue Zugänge zu U- und S-Bahnsteigen sowie weitere Kiss & Ride Flächen vorgeschlagen. Für Modul C gibt es ebenfalls Wünsche, wie die Schaffung einer attraktiven Gastronomie, oder konkrete Hinweise, wie die Einplanung von Ladeflächen für den Wachdienst.

Freiraum & Grün

- Plätze identitätsstiftend gestalten (3x genannt)
- Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang / nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten (z.B. um das Wasserspiel oder im Bahnhofsgebäude) (3x genannt)
- Trinkwasserbrunnen und -spender einplanen (3x genannt), z.B. vor Modul C oder auf Steintorplatz
- Flächenkonzept klarer strukturieren - es fehlt Ortsfremden an intuitiver Orientierung: Linien der Eingänge und angrenzenden Straßen aufgreifen, Vorplätze klarer definieren und vom Bahnhofsvorplatz abgrenzen. (2x genannt)
- Grünraum in Richtung St. Georg weiterführen (2 x genannt)
- Grüne Inseln müssen nicht kreisrund sein – längliche oder dreieckige Form möglicherweise für Nutzung weniger störend. (2 x genannt)
- Spielfläche / Spielgeräte zwischen ZOB und MKG
- Steintorplatz
    - Sportgeräte Parcours auf dem Steintorplatz installieren
    - blühende Pflanzen auf der Grüninsel (sorgen f. Wertigkeit)
- Aufenthaltsqualität erhöhen: Weniger Verkehr und mehr Schutz vor Regen & Sturm
- Pflege der umgestalteten Plätze mitdenken und im Anschluss gewährleisten

Nutzung und Soziales

- Gastronomie auf dem Bahnhofsvorplatz (2x genannt)
- Müllentsorgung (An- und Abfahrt) im Bereich Bahnhofsvorplatz mitdenken
- Kreuzfahrt-Transfers (30% aller Gäste reisen über HBF an und nehmen dort ein Shuttle) über den Hachmannplatz weiterhin gewährleisten
- mehr Sitzgelegenheiten auf den Plätzen einplanen
- öffentlicher Skatepark im südlichen Bereich zwischen „U-Bahn“, „Fahrräder dezentral“ und „Carsharing“ (vor MKG)

Sonstiges

- Tiefbunker am Hachmannplatz erhalten
- Überdachung des Bereiches zwischen Modul C und Modul B im Süden (zwischen „Rekonstruktion“ und „U-Bahn“)
- offene Gestaltung des Neuen Glasdachs/Vorplatzes am Hachmannplatz (wenige, schlanke Säulen, das Dach hoch, keine Einbauten, geschützt vor Tauben) und als Interimslösung früher umsetzen
- Maßnahmen gegen Vogelschlag bei Modul C einbeziehen
- Ladefläche für Wachdienst einplanen (Modul C)
- attraktive Geschäfte und Cafés im Modul C unterbringen

Verkehr und Wegeführungen

- ZOB und MKG optisch anbinden – Zugänge „optisch“ schaffen, „historische Allee“ berücksichtigen (4 x genannt)
- Verbindungstunnel unter den Bahnhofsgleisen nutzen und Anbindung an U-Bahn mitdenken (2x genannt)
- zusätzliche Kiss & Ride-Möglichkeiten in diesem Teilbereich (2x genannt)
- zusätzliche Eingänge zu und mehr Platz für U-Bahn- und neuem S-Bahn-Tunnel (2x genannt)
- U-Bahn-Eingänge Überdachen. Ohne Regen in die Station. (2x genannt)
- Bereich Kirchenallee:
    - Erhalt der zwei westlichen Spuren und Nutzung des neuen Freiraums der östlichen Spuren für Außengastronomie, Grünraum und als Vorplatz für das Schauspielhaus
    - Fahrradverkehr aus Süden gerade auf die Kirchenallee führen
    - mehr Querungsmöglichkeiten an der Kirchenallee für Fußgänger
    - Schwerpunktgaragen im jetzigen „DB Turm“ und Hachmannplatz sowie Öffnung der seit den 1970er Jahren bestehenden unterirdischen Tunneln zur Querung der Kirchenallee
    - breitere Radwege und mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bereich Kirchenallee
- keine Autos (auch kein Carsharing) vor dem MKG
- ZOB an den Hachmannplatz verlegen
- witterungsunabhängige Wegeverbindung zum ZOB über den Hachmannplatz

Fragen:

- Wie kann die Abbiegesituation für Busse (HVV & Fernbusse) in Richtung ZOB optimiert werden? Zufahrt laut Plan nur für Taxen/Carsharing möglich – wie sind die Wegebeziehung zum ZOB gedacht? (2x genannt)
- Was ist mit Versickerungsflächen?
- Wo sind kostenlose Toiletten? Im Neubau?
- Ist das Bürohochhaus der früheren Entwürfe bei den heutigen „Keksdosen“ aus dem Entwurf gestrichen?
- Wird der nicht genutzte U-Bahnausgang vor dem Kronprinzhotel aktiviert?

TEILBEREICH 4

#04 Überdeckelung Süden

Kontroverse Meinungen stehen sich in Teilbereich 4 in Bezug auf die Überdeckelung der Gleise gegenüber. Hier sehen manche Beiträge in dieser Maßnahme die Chance auf einen neuen grünen Erholungsraum in der Innenstadt, während andere vermuten, dass eine Begrünung technisch nicht umsetzbar sei. Ein Zugang von der Altmannbrücke zu den Bahngleisen wird in gleich drei Beiträgen gewünscht, darüber hinaus bieten zwei Ideen spannende Vorschläge für die Planung ohne einen Deckel: zum einen der Vorschlag, eine Fahrrad- und Fußgängerbrücke als Querung über die Gleise zu führen, zum anderen die Idee den Raume zwischen den Gleisen (dreieckige Form) zu nutzen, z.B. für ein Gebäude.

Freiraum & Grün

- bei derzeitiger Planung wird die Blickachse von der Innenstadt Richtung MKG verbaut (2x genannt)
- geplante Fahrradständer am MKG und Altmannbrücke durch das Klientel am Drob Inn nur eingeschränkt nutzbar

- Pläne zu wellenförmigen Park südlich der neuen Halle wieder aufgreifen

Nutzung und Soziales

- großzügigen Freiraum schaffen durch Überdeckelung der Gleise im Süden
- Plänen, das „Loch“ vor dem HBF zuzumachen und zu begrünen, ist mit Skepsis zu begegnen, weil auf einer Überdachung nur Kübelpflanzen angesiedelt werden können – Folge: Betonkübel auf Betonboden – kein Mehrwert.

Sonstiges

- Nutzung des Zwischenraumes bei den Gleisen: Gebäude mit begehbarem Dach in das „Dreieck“ zwischen den Gleisen setzen – Zugang über Altmannbrücke, Nutzung ggf. durch Bücherhalle.

Verkehr und Wegeführungen

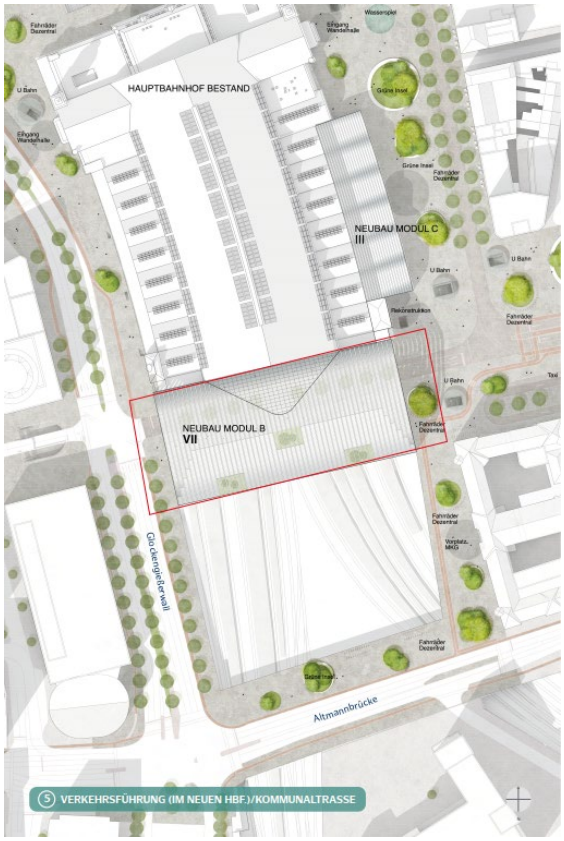
- Zugänge zu den Gleisen von der Altmannbrücke: Treppe(n) für die erreichbaren Gleise 11/12, 13/14, evtl. 7/8) (3x genannt)
- Fahrrad- und Fußgängerbrücke statt Überdeckelung der Gleise (2x genannt)
- Trennung von Rad und Busspuren für den Übergang in Modul B
- An kritischen Stellen Bodenwellen auf der Straße nutzen
- Teilbedeckelung zwischen Zentralbibliothek, MKG und HBF als wichtige Verbindung und Wegeachse. Wunsch: Längere Achse mit Aufenthaltsqualität in diesem Bereich.
- Bordsteinabsenkungen für Radfahrer:innen an der Kreuzung Altmannbrücke/Steintorwall verbreitern (aktuell zu schmal)
- Verkehrsknotenpunkt optimieren: die Altmannbrücke verbreitern und optimale Abbiegemöglichkeiten (2 Spuren Richtung Deichtor, 2 Spuren Richtung Alster) schaffen, Steinstraße in beide Richtungen öffnen

Fragen

- Ist eine Einbindung des öffentlichen Raums am Hühnerposten möglich?

TEILBEREICH 5

#05 Verkehrsführung neuer HBF/Kommunaltrasse



Teilbereich 5 setzt sich mit der Verkehrsführung in Modul B auseinander, was sich darin widerspiegelt, dass die meisten Beiträge der Kategorie „Verkehr und Wegeführungen“ zugeordnet werden. Eine eindeutige, sichere Verkehrsführung wird mit verschiedenen Vorschlägen angestrebt. Sorgen machen sich die Teilnehmenden über die Querung der Straße und die gelingende Zusammenführung von ÖPNV, Fahrrädern und Fußgänger:innen. Ein Vorschlag aus dem Bereich „Freiraum und Grün“ wünscht sich eine grüne Fassade für das Modul, ein anderer Beitrag setzt sich für einen guten Umgang mit Stadttauben ein.

Freiraum und Grün

- Eine vertikale (eventuell sogar künstlerisch gestaltete) Begrünung an den Stufen würde die Halle deutlich einzigartiger machen und dazu noch einen kleinen Beitrag zum Mikroklima leisten.

Nutzung und Soziales

- langfristige Nutzungsperspektive für die Bahnhofsmission im Modul B

Sonstiges

- Anbau (Modul B) niedriger planen, damit die Fassadeansicht des HBF erhalten bleibt.
- Belange des Denkmalschutzes berücksichtigen
- Taubenmanagement (Umgang mit Stadttauben) im Modul B, ggf. Kooperation mit Taubenverein anstreben
- Beleuchtung, Nachtaussicht - Keine „harte" Glasfassade (Modul B)

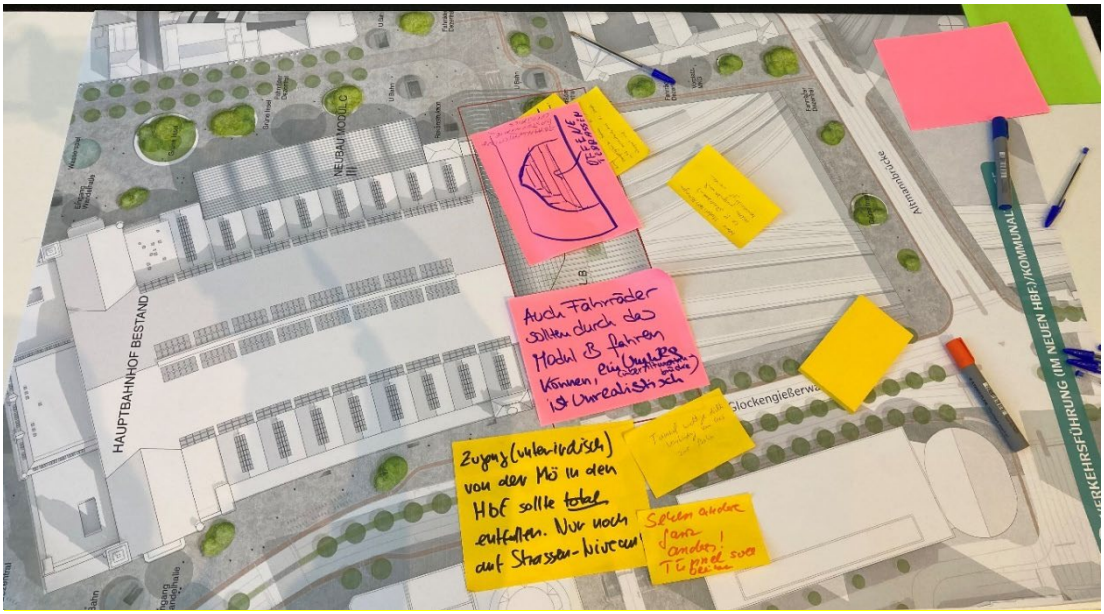
Verkehr und Wegeführungen

- Wunsch: Offene Terrassen im Modul B auf höheren Ebenen, die auch zur Querung dienen. (2x genannt)
- Durchgangstunnel von der Mönckebergstraße in den HBF sollte total entfallen. Querung nur noch auf Straßen-Niveau.
  -> Sehen andere anders: Tunnel wichtige, dichte Verbindung von Bus zur Bahn.
- Auch Fahrräder sollen durch das Modul B fahren können.
- Neue Mobilitätslösungen (z.B. Stadtbahn) sollten perspektivisch berücksichtigt werden.
- Autoverkehr umleiten – kein Autoverkehr über Modul B
- Bushaltestellen möglichst weit Richtung ZOB verlegen und Durchgang von der Wandelhalle zu der Altmannbrücke schaffen (bessere Erreichbarkeit und Übergänge)
- Beziehungen im Modul B zwischen Nord- und Südseite herstellen

- gutes Beispiel für Verkehrsführung: Langenhorner Markt

Fragen

- Für welche Schnee- bzw. Eislasten eines typischen Hamburger Nassschnees mit Vereisung ist das Dach ausgelegt?
- Wie gelingt die Reinigung von Grünalgen, Kot, Flugmüll, illegalem Graffiti der Halle?



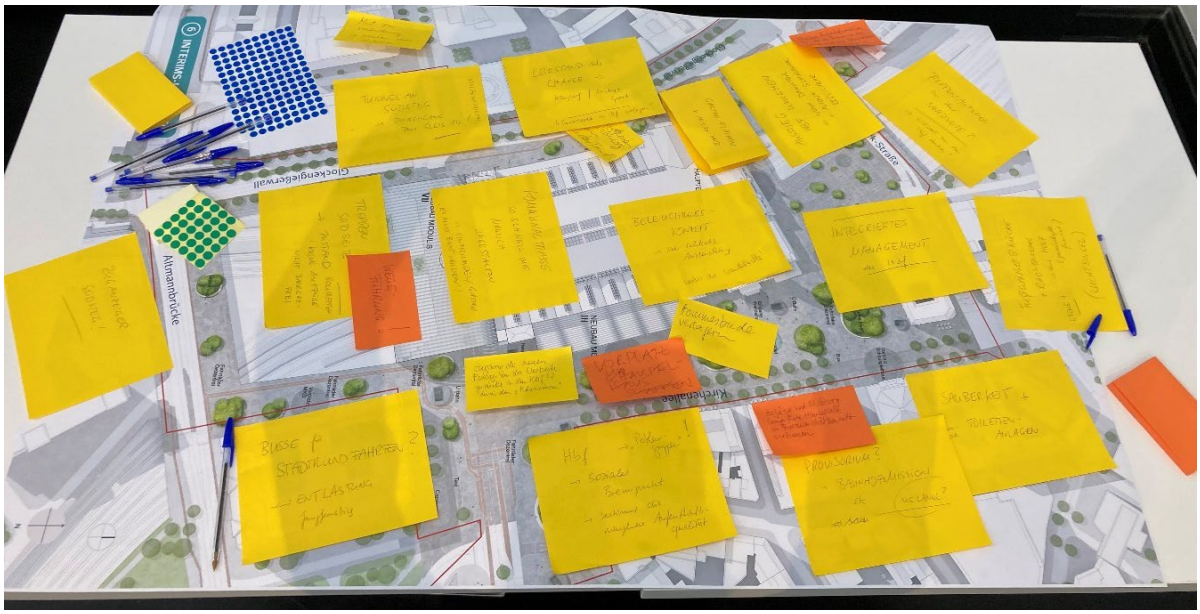
INTERIMSLÖSUNG

Die Interimslösung fragt danach, welche Maßnahmen und Ideen bereits vor der eigentlichen Umsetzung der Planungen, als Zwischenlösung, umgesetzt werden können und richtet sich nicht explizit an die Planer*innen. Dazu hatten die Teilnehmenden der Planungswerkstatt viele Ideen, die sich in allgemeine Aussagen und verortbare Vorschläge unterteilen lassen. Zum Beispiel könnten einzelne Teile der Planungen wie das Fahrradparkhaus und die Kommunaltrasse früher umgesetzt werden oder mangelhafte Zustände, wie eine verbesserungswürdige Barrierefreiheit am HBF, direkt verbessert werden. Auch gibt es Ideen, wie mit einer klugen Führung der Fahrgastströme durch die Nutzung der Bahnhöfe Dammtor und Altona zum Ein- und Ausstieg Entlastung für den HBF geschaffen werden könnte.

- Allgemein:
    - Integriertes Management des HBF einsetzen
    - Beleuchtungskonzept überarbeiten -> sehr schlechte Ausleuchtung unter der Wandelhalle
    - Perspektive für die Bahnhofsmission klären

    - Kommunaltrasse so schnell wie möglich umgestalten. -> Einzelhandel / Gastronomie „Es muss bunt werden!"
    - HBF entlasten: Ausstieg am HBF umgehen -> Dammtor + Altona teilweise schneller erreichbare Alternativen
    - Fahrradparkhaus als Teil einer Interimslösung früher umsetzen

- Westseite (Anbindung der Innenstadt):
    - Leerstand als Chance -> Kaufhaus / Karstadt Sport für HBF-Funktionen nutzen
    - Zugang der neuen Passage an der Westseite Richtung Innenstadt in den HBF einplanen
    - Start und Ziel für Stadtrundfahrten an der Altmannbrücke zur Entlastung des Jungfernstiegs
- Südseite:
    - Tunnel am Südsteg -> Durchgang zum Gleis 14 ermöglichen
    - Wegeführung verbessern: Treppen an der Südseite -> Rolltreppen Zustand verbessern – derzeit keine Aufzüge und nicht barrierefrei.
    - Zuganzeigetafel(n) am Südsteg installieren (Querung in Modul B)
    - „Problemgruppen" auf der Südseite -> Sozialer Brennpunkt -> Bestimmt die mangelnde Aufenthaltsqualität
- Nordseite:
    - Treppenaufstieg an der Nordseite von und zu den Gleisen
    - Gastroflächen + Micro Hub an der Nordseite Richtung Glockengießerwall
    - Fußgängerbrücke + Radverkehr aus Holz (Gemeinschaftlich finanziert / Beispiel Luchtsingel Rotterdam)
- Ostseite
    - Pommesbude verlagern
    - Toilettenanlagen auf dem Vorplatz häufiger säubern
    - Vorplatz vor Schauspielhaus schaffen
    - Zugänge nach St. Georg, Lange Reihe, Hansaplatz im Freiraum stärken, nicht verbauen



ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

Viele Beiträge lassen sich nicht in einem bestimmten Teilbereich verorten, sondern beschäftigen sich mit grundlegenden, allgemeinen Themen rund um den HBF. Diese Beiträge werden unter den allgemeinen Anmerkungen gesammelt. Häufig genannt wird zum Beispiel das Thema Sicherheit in Zusammenhang mit einer Alkoholverbotszone und einem gesamtheitlichen Konzept für den HBF und sein Umfeld. Es gibt allerdings auch Beiträge, die sich mit marginalisierten Gruppen solidarisieren und neben niedrigschwelligen Angeboten zur Hilfestellung am HBF auch die Erweiterung des Rahmenplangebietes auf die umliegenden Gebiete wie dem August-Bebel-Platz mit dem Drob Inn im Süden wünschen. In der Kategorie Freiraum und Grün wünschen sich die Beiträge mehr Schatten, generell mehr Grün und die Beachtung bestehender Sichtachsen. Zur Verkehrsführung wird häufiger der Wunsch nach einer besseren Orientierung genannt. Dies könnte durch Markierungen auf dem Boden oder über Displays erfolgen.

Freiraum und Grün

- Versiegelungsgrad reduzieren / mehr Schatten (2x genannt)
- Wandbegrünung mit Kletterpflanzen bei allen fensterlosen Wänden
- Achse historische Bauwerke entlang des Glockengießer Walls mit farbiger Beleuchtung dauerhaft sichtbar machen (Galerie der Gegenwart über Kunsthalle, Hauptbahnhof, MKG, Hühnerposten, Markthalle, Kunstverein bis hin zu den Deichtorhallen)

- Alte Achsen (einstige Wallanlagen) besser nutzbar machen, südliche Gleise deckeln und Glockengießerwall unterirdisch führen.
- Mehr Grün + Mehr Wasser
- Thema Materialität: angenehme Oberflächen, auf denen man sich auch gerne niederlässt bei Sitzgelegenheiten nutzen
- Anschlusspflege der Grünanlagen durch Grünamt gewährleisten oder widerstandsfähige Beetgestaltung vornehmen
- attraktive Stadtteilverbindung als Grundlage der Planungen (Gelungene Beispiele: Darmstadt Hbf, Aschaffenburg Hbf)
- Spielgeräte und Wasserspiel auf den Plätzen einplanen
- Rasenflächen als Hundeauslauffläche in unmittelbarer Bahnhofsnähe einplanen

Nutzung und Soziales

- Sicherheitskonzept im gesamten Bahnhofsbereich (5x genannt), z.B. mit Alkoholverbotszone
- kostenlose öffentliche Toiletten und Urinale (3x genannt)
- Barrierefreiheit betonen: Leitsysteme + Beschilderungen einplanen (2x genannt)
- Anlaufstelle und Halböffentlichkeit für Suchtabhängige/Wohnungslose marginalisierte Menschen (2 x genannt)
- mehr Aufzüge an den Bahnsteigen (2 x genannt)
- Stadttauben: Weitere Taubenschläge am HBF (z.B. auf dem Dach) zur Regulierung der Fortpflanzung (2x genannt)
- Polizei, Feuerwehr, Diakonie, Rettungsdienste sollten evtl. frühzeitig in die Diskussionen eingebunden werden, denn deren Anforderungen setzen Eckpunkte für weitere Entscheidungen
- Raum im Hauptbahnhof (Wandelhalle) ausschließlich für bahnhofs-affine Geschäfte nutzen: mehr Service-Qualität, Tourismuszentrale und DB spezifische Nutzungskonzepte
- Eine Suppenküche für alle

Sonstiges

- Erweiterung des Rahmenplans um die Bereiche Brockesstraße (Haupteingang MKG) / August-Bebel-Platz / Besenbinderhof (Drob Inn). Es fehlt an Aufenthaltsflächen und es braucht die Schaffung einer Infrastruktur, die für alle - die den öffentlichen Raum queren und die ihn nutzen - gemacht ist (4 x genannt)
- mehr Licht / Beleuchtung (2x genannt)
- weniger Werbeflächen in der Wandelhalle, sondern Architektur in den Vordergrund rücken
- Orientierung am Umbau des Bahnhofs Amsterdam Centraal

- Baukoordination mit zusammenhängenden Projekten wie U5 und S-Bahntunnel
- Wenn das neue Konzept ein Durchgangsbahnhof ist, sollte dies durch eine südliche Wandelhalle realisiert werden, die als eigenständiger Baukörper wahrgenommen werden kann.
- historisches Konzept des Bahnhofs (Kopfbahnhof) beibehalten und Anbauten nur einstöckig planen

Verkehr und Wegeführung

- bessere Beschilderung/Markierung der Übergänge zu U-Bahnen und S-Bahnen und Velorouten, evtl. mit Bodenmarkierung oder Displays (3x genannt)
- Parkmöglichkeiten für den MIV auf ein absolutes Minimum reduzieren (2 x genannt)
- breiterer Radweg, eine breitere Bordsteinabsenkung und mehr Grünphasen bei Überquerung der Amsinckstraße (zwischen Deichtorhallen und der Freien Akademie der Künste) (2x genannt)
- U3-Bahnsteig durch zwei Seitenbahnsteigen ersetzen und unter den Gleisbereich des HBF legen – von beiden Bahnsteigen dann barrierefreier Zugang zu jedem Bahnsteig des HBF.
- Südsteg im Hauptbahnhof sollte innerhalb der Halle in der Breite verdoppelt werden
- Aufenthaltsqualität auf den Bahnsteigen erhöhen durch weniger Kioske
- S-Bahnverlegung unter die Erde mit Tunnel
- -> Keinen neuen S-Bahn-Tunnel
- HBF in Nord- und Südbereich teilen
- Wegführung Richtung Alster (parallel zu den Gleisen ab Holzdamm) verbreitern und Gleise Richtung City Tunnel überdachen
- kostenpflichtige Ladeschränke für E-Bike Akkus im Bahnhofsgebäude
- mehr Parkplätze am HBF
- Fahrradparkhäuser aus Tokio als Vorbild – vorherige Evaluation des Bedarfs erforderlich.
- Grundsätzlich: Breitere Fahrradwege und bessere Verkehrsführung für Fahrradfahrende rund um den HBF
- Wunsch: „Den Autoverkehr nicht vergessen“